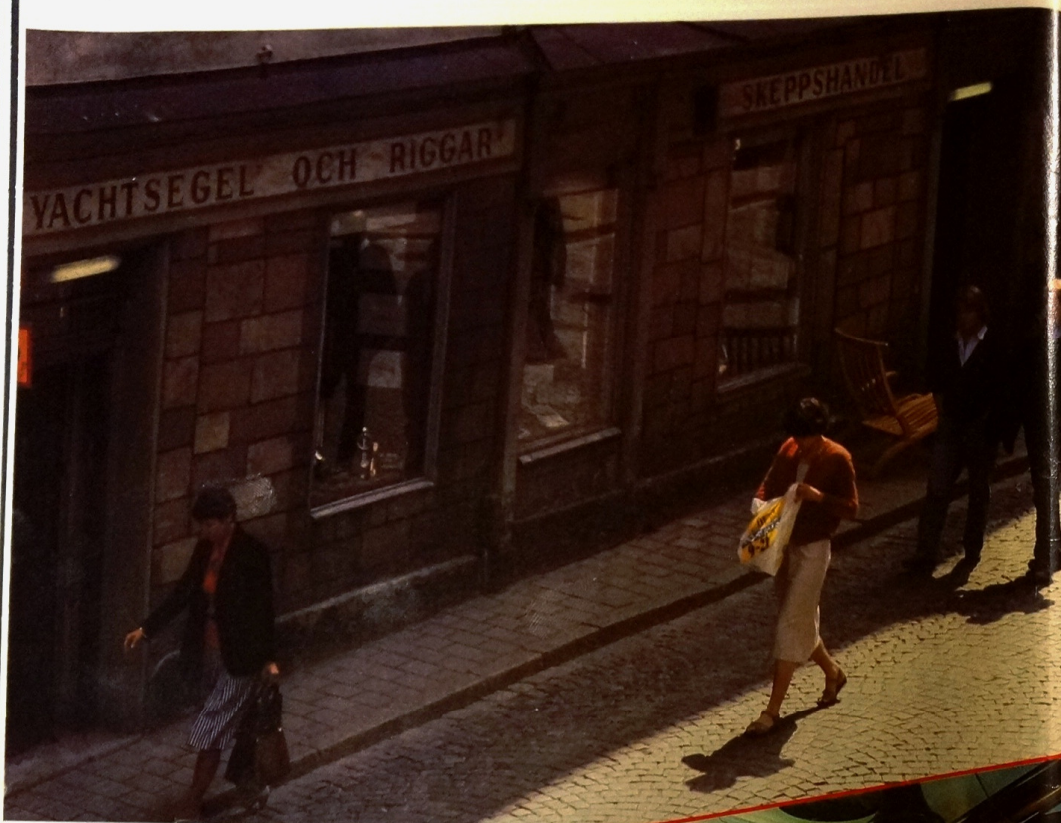
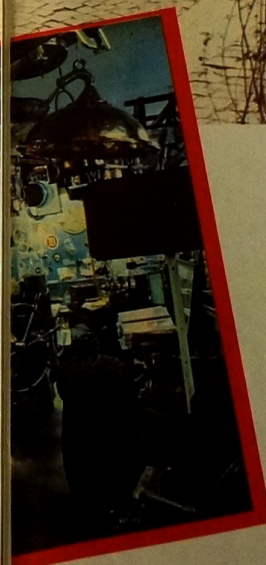




HÄR FINNS ALLA TIDERS BÅTPRYLAR

Det går bara inte att passera affären utan att stanna upp och låta blicken vandra över alla sakerna. Massor med blänkande mässing och gnistrande mahogny – det är just så här alla båtprylar borde se ut även när de är nya. Kom med in och titta!

AV CLAES DAHLBERG FOTO: ULF H. HOLMSTEDT



En otrolig mängd nautiska antikviteter möter en inne i affären. Här finns en pryl för varje plånbok.

■ I Gamla stan i Stockholm finns massor av skyltfönster att trycka näsan mot. Titta bara en sommardag när turisterna stimmar runt i gränderna! Det mesta tycks vara intressant. Men frågan är om inte de fylkas lite extra vid några fönster på Österlånggatan, närmare bestämt nummer 19.

De sju fönstren är också synnerligen välfyllda. Det är så man knappt får någon reda när man lugnt försöker överblicka affärens utställda sortiment. Man blir snarare lite förvirrad – men samtidigt ännu mer intresserad av att stiga in. Röran av alla de märkvärdiga tingen har på något sätt magnetisk kraft.

Och i den lilla, trånga dörren slår den emot en: den enda tänkbara doften i det här sammanhanget, tjärdoft! Det är nästan så man blir bedövd. Men det är en behaglig känsla.

Runt omkring syns alla möjliga nautiska ting. Det mesta är gammalt, fast det finns också nyttilverkat som dock ser gammalt och äkta ut. Virrvarret och röran gör att det dröjer ett tag innan den första förvirringen försvinner. Man flackar med blicken och vet inte riktigt var man skall fästa den. Samtidigt tändrar säkert ögonen som på ett barn i en gammaldags karamellbutik.

Bokstavligen trevande börjar man strax röra sig runt här i Fartygsmagasinet som affären heter. Strax intill ingången står ett gammalt, mässings-blänkande nakterhus på en sockel av trä. Och det kan man naturligtvis inte låta bli att ta på. Nästan sömngångaraktigt vidrör man den ena, röda magnetkulan.

Varför vet jag inte. Lika lite som varför jag inte kan låta bli att röra en maskintelegraf i närheten. Och egentligen är det väl få av oss som kan motstå frestelsen att ta på sådana här fina, gamla nautiska ting. Det är naturligtvis därför den här affären också har ett sådant sug på turister och stockholmare året runt.

Även om de flesta av oss kanske inte vet så rysligt mycket om gamla nautiska ting så är vi ändå mycket intresserade. Och att det intresset har ökat i allmänhet under senare år kan många skriva under på.

Det ordnas kurser runt om i landet i t ex konsten att hantera tågverk eller i hur man bygger ett flaskskepp. Föreningen Allmogebåtars museum på Bassholmen på västkusten får allt fler besökare. På Skansen "uppvissningsbygge" man i somras en äkta Blekinge. Och postrodden mellan Grisslehamn i Roslagen och Eckerö på Åland blir alltmer populär.

Som synes är det många sätt som intresset kan ta sig uttryck på. Även på Fartygsmagasinet, som funnits i de här lokalerna i fyra år, har man märkt det ökade intresset. Vad är det då som går allra bäst i deras breda sortiment?

Mest säljs faktiskt funktionella föremål som belysning och beslag av alla de slag. Det kan då handla om nyttilverkade lampor av någon

skeppsmodell. I andra hand kommer de mera spektakulära tingen som anses vara grädden inom nautika; det handlar alltså om samlarobjekt som fartygsmodeller, sjömansarbeten och nautiska instrument.

Bilden har naturligtvis också en ekonomisk sida. För, som de säger själva på Fartygsmagasinet, när det gäller samlarobjekt anser många av kunderna dem också vara säkra investeringar. Med andra ord – kapitalplaceringar som prydnader!

I första hand gäller det nog ändå att känna för saken ifråga. Kanske skall man se det så här: en fin modell eller en vacker marinmålning i hemmet gör sig knappast sämre genom att den stiger i värde.

Där det finns samlare, pengar och ett stigande intresse brukar det av naturnödvändighet finnas förfalskningar. Så är också fallet på marknaden med nautika.

Enligt uppgifter tycks deras antal ha ökat under senare år. Centrum för den produktionen ligger i Fjärän Östern, närmare bestämt i Taiwan. Där huggs många äldre skepp och fartyg upp vilket ger möjlighet att slussa ut en blandning av falskt och äkta på marknaden.

Vid upphuggning tas t ex nakterhuset tillvara på så sätt att ett äkta sådant får bli fem till sex stycken "halvåkta".

Men bovarna på marknaden finns inte enbart utomlands. Även här hemma i Sverige prånglas äkta nautiska "antikviteter" ut. Det är en grossistfirma nere i södra Sverige som specialiserat sig på det. Men kanske det heller inte alltid är så att handeln medvetet lurar på kunderna öakta varor. För det kan vara svårt att skilja på äkta och öakta.

Det finns kopior som är både välgjorda och – framför allt – mycket väl efterbehandlade. Man använder syror etc och en lekman eller en på området mindre bevandrad handlare kan lätt bli förd bakom ljuset.

Hur skall man då kunna undgå att bli lurad?

Tja, det finns inga genvägar. Erfarenhet i kombination med studier av god facklitteratur ger kunskaper här som på så många andra områden. Det gäller att titta på saker och prata med experter, som många gånger frikostigt delar med sig av sina insikter.

I Sverige har vi också några fina museer med samlingar på området: Sjöhistoriska museet i Stockholm, Sjöfartsmuseet i Göteborg, Maritimmuseum i Karlskrona samt museet i Elmsta med samlingar från skutterfiken i Roslagen, för att ta några exempel.

Exempel på bra litteratur är: *Nautical antiques for the collector*, skriven av Jean Randier och utgiven 1977 av Doubleday & Company Inc, Garden City, New York, USA. Den finns för övrigt numera även översatt till svenska. Samme författare, som är en fransk marinhistoriker, har även skrivit en bok som handlar om nautiska instrument. I de här verken finns även bibliografier med tips för vidare stu-

dier.

Vad är då egentligen nautiska antikviteter? Var sätts gränserna mellan antik och nytt? Eller går skillnaden mera mellan å ena sidan äkta och använt och å andra sidan nytt och obegagnat?

Det här är tydligen svåra frågor att svara på, och det beror på vad för slags nautika man pratar om. Ett signalstall från en äldre passagerarbåt t ex kan man naturligtvis sätta etiketten nautisk antikvität på.

Men vad sägs om följande scen, som utspelade sig ganska nyligen på Wasavarvet i Stockholm:

Framför en monter med delar av Wasas barlast – stenarna som låg på däck och verksamt bidrog till förlisningen 1628 – stod ett tyskt sällskap och tittade.

– Tänk så gamla stenar det finns, sade då en av dem lite eftertänksamt...

På marknaden finns också nyttilverkade kopior av äldre ting, alltså artefakter. Och när det gäller sådana visar återigen det engelska språket sin överlägsenhet gentemot de flesta andra. De nautiska artefakterna kallas med en språklig innovation för "nautifacts".

Äpropå England, så är det faktiskt alltiämt där som det bästa och det mesta av nautiska antikviteter finns i dag. Men det negativa är prisbilden. För oss svenskar var det billigare förr att åka dit och köpa. I dag har det blivit tvärtom. Nu kommer engelska storhandlare hit och formligen dammsuger Skandinavien på nautiska antikviteter. De besöker auktioner och de köper av handlare här.

Större delen av de äldre ting som finns på Fartygsmagasinet har de enligt uppgift bytt till sig av andra handlare utomlands. Affären i Gamla stan i Stockholm har en bit inom området som de är stora på: äldre möblemang från upphuggna fartyg. Och delar av det kan ibland bli mycket attraktiva för t ex en handlare i London.

Möbler är det som Fartygsmagasinet egentligen satsar mest på. De säljer både åt privatpersoner och krogar. Ett exempel är fiskerestaurangen Eriks, som är en ombyggd sandprång vid Strandvägskajen i Stockholm. Till den här Fartygsmagasinet levererat stora delar av inredningen, som i sin tur till större delen kommer från det italienska passagerarfartyget Giuseppe Verdi. Barstolarna av mahogny uppe i östronbaren är verkligen något att låta ögonen fröjdas åt när solen ger dem extra lyster.

Men för er som inte tycker om ostron eller inte bor i Stockholm så att ni kan besöka Eriks eller Fartygsmagasinet så ofta, ni har här bilder med lyster i att glädjas åt. Till dem får ni också kommentarer och ungefärliga prisuppgifter.

Ni kommer säkert att hålla med om att dessa föremål gör skäl för sin etikett – "grädden inom nautika".



1 Scrimshaw

Scrimshaw är termen för den typ av slöjdarbete som handlar om inristningar på tänder från företrädesvis valar men även från valrossar. Ordet har anglosaxiskt ursprung men är svårt att översätta till svenska. För ombord på valfångare, var den här typen av slöjd mycket populär. Man fördrev fritiden genom att rista in i ex gamla fartyg, försedda med årtal. De kan vara flera hundra år gamla. Många gånger fick så frun eller fästmon till den hemvändande sjömannen tanden som present. Då hade den kanske inte något direkt värde på marknaden men i dag har sådana här ting blivit åtråvärda samlarobjekt som kan kosta över en tusenlapp.

2 Bibeln med skeppet

Att bygga modeller var förr ett av sätten att fördriva tiden ombord. Det här modellskeppet är placerat i en urskuren bibel vilket gör att man kan börja spekulera över bakgrunden. Kanske har personen i fråga blivit räddad från en förlisning och modellen tillkommit av den anledningen. Tidigare donerades votivskepp till kyrkor av sådana anledningar. En poäng här är att bibeln är uppslagen på första Mosebok, 43 kapitlet, vilket handlar om "Josefs bröders andra resa till Egypten". Vem som gjort det här arbetet är svårt att veta och svårt att spåra. Kanske kan man via modellen spåra en viss epok. Hur som helst, detta fina arbete är en raritet och kostar cirka 1 500 kronor.

3 Sextant

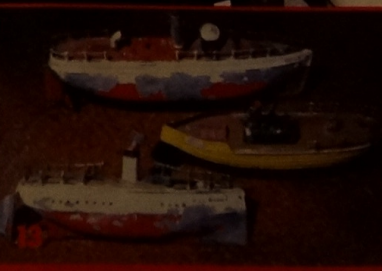
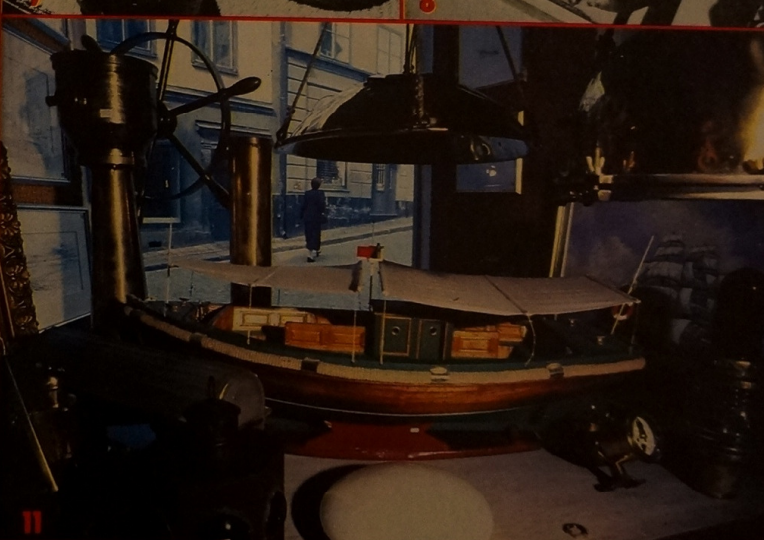
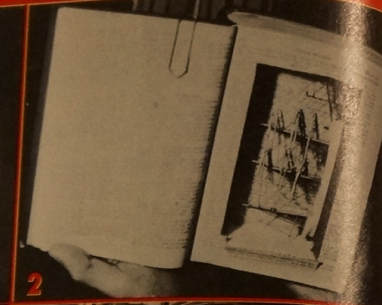
Instrumentet är det mest åtråvärda inom nautika, både förr och i dag. De har sparats i större utsträckning jämfört med annat och anledningen är väl att folk i allmänhet lätt kunnat uppskatta det arbete som är nerlagt på dem. De flesta nautiska instrument är av brittisk tillverkning. Sextanten som är i så fint skick med silverskala, komplett med tillbehör, extra okular och i originalläda är från slutet av 1800-talet. Priset ligger på 7 000 - 8 000 kronor.

4 Deviatometer

Den blanka och skinnande deviatometern, kardanupphängd i sin läda, är ett sällsynt instrument i dag. Därför är det ett typiskt samlarobjekt för den som är intresserad av instrument. Just denna är tillverkad i Skottland och kostar cirka 5 000 kronor.

5 Flaskskepp

Beträffande modeller i allmänhet så var de ursprungligen en sorts foto från den tid då fotot inte var upplunnet. I dag är flaskskepp mer än något annat en lek för en vuxens fantasi. Man vet med stor säkerhet att de allra bästa flaskskeppen tidigast kan ha byggts runt 1830. Anledningen är att först då kom ljusare glassorter i flaskorna. I dag varierar kvaliteten på de flaskskepp som finns på marknaden, men en tumregel är att det är på ett fint rågölbe man skiljer agnarna från vetet. Den här flaskskeppskostar cirka 300 kronor och är välbyggd men ej gammal eller någon raritet. För sådana kan priset klättra upp till flera tusen kronor.



6 Maskintelegraf

Maskintelegrafen kommer som synes från ett italienskt fartyg, närmare bestämt ifrån Giuseppe Verdi som var en passagerarbåt i Atlanttrafik. Priserna för maskintelegrafen ligger mellan 4 000 och 7 000 kronor beroende på om de är dubbelstidiga eller enkla samt på skicket.

7 Dykarskor

Dykarskorna är från slutet av 1800-talet. Men än mer attraktiva är dykarhjälmarna av god klass. Därför finns en hel uppsjö av förfalskningar av sådana, med eller utan årtal instämplat. Andra ting som har med dykning att göra och som samlare är intresserade av är bälten, knivar och luftpumpar.

8 Handlod

Lodet i lädan på bilden är av svenska flottans modell och fullt fungerande i dag. I botten av lodet finns en liten urgröppning för att man samtidigt som man får reda på djupet även skall få veta av vilken beskaftenhet botten är.

9 Skeppsklockor

Ganska dyra om de är äkta, men ofta handlar det om förfalskningar.

10 Skeppsrattar

Rattar av den klassiska modellen är relativt dyra. Anledningen är naturligtvis att det finns bara en per fartyg och därigenom begränsas tillgången. Och visst är de dekorativa precis som skeppsklockor, som också självklart bara finns i ett begränsat antal.

11 Modellbåten i fönstret

Den här modellbåten har mycket charm, eller hur, framst genom att den inte är av den vanliga fullriggartyper man ser så ofta. Förebilden har varit en utflyktsbåt för badgäster på västkusten och bygget är från tiden mellan 1910 och 1920. Pris: Cirka 10 000 kronor.

12 Halvmodeller

Populärt kan man kalla halvmodeller av skrov för "pubmodeller". Och av sådana finns det många nytilverkade i dag. Det är relativt lätt att skilja mellan en sådan och en gammal, äkta, som kan kosta från ett par tusen kronor och uppåt, om den är i bra skick.

13 Leksaksbåtar

Gamla leksaksbåtar rider i dag på den allmänna nostalgivågen, tillsammans med andra typer av leksaker. Framst är det en speciell samlargrupp som är intresserad av dem. Priserna varierar mellan 500 och 1 000 kronor. Observera att nyckeln för uppskrivningen har formen av ett rökmoln!

14 Emigrantväska

Tyget till denna så kallade emigrantväska kommer från hytterna på Svenska Amerikaliniens Kastelholm, som även kallades för "Östersjöns vita drottning". Passagerarna var främst finska Amerikautvandrare. Tyget som har SAL och tre kronor i mönstrer är handvävt. Ett hembygdsmuseum i Småland har givit själva modellen till väskan. Totalt är väskan tillverkad i 139 exemplar.

15 Halvmodeller

Halvmodeller inom glas och ram kan vara så fina att man blir aldeles stum av hänförelse. Den här är en tysk modell från tiden före första världskriget och har följaktligen den gamla flaggen. Fartyget är namngivet och kan därigenom spåras. Är en halvmodell i bra skick och gammal kan den betinga ett pris på 4 000 – 8 000 kronor.

16 Marinmålningar

Skeppsporträtten gjordes sålunda att fartygen målades av i hamn på en tavla där sjön och himlen redan var färdigmålade. Sedan fylldes fartygets namn, skepparens namn samt datum i och verket var redo att säljas till något befäl ombord. Betalningen skedde ofta in natura. En elit av kända sådana målare kunde to m få beställningsjobb och det fanns kända släkten där yrket gick i arv från far till son. Här är det lätt att dra parallellen till landbackens "gärnamålare" som drog runt i landsorten och målade av gårdar på beställning. Priserna ligger på 1 500 kronor och uppåt. Men experter tippar att priserna kommer att stiga och påstår att de redan har börjat klättra efter att ha legat stilla under flera år.

17 Tvättkommod i mahogny

Tvättkommoden på bilden är en raritet från passagerartrafik på berömda Cunard Line. Datering: Cirka 1870–80. Vatten fylldes på uppifrån och tömdes nerifrån. Den här är i bra skick. Tvättfatet är inte spräckt och har fortfarande kvar det oskadade guldinlägget. Priset ligger på ca 8 000 kronor.

18 Lampa

Den här lampen är ett bra exempel på "nautifacts" – alltså en nyttilverkad sak efter gammal modell. Självklart är de inte lika dyra som originalen – men priserna är ändå ganska höga.

19 Pinnkompass

Pinnkompassen är vad man kan kalla för en nautifakt, det vill säga den är en äkta, men nyttilverkad kopia. Någon autentisk pinnkompass har man aldrig haft inne på Fartygsmagasinet. Faktum är att det finns bara några få sådana att se på museer. Anledningen till sällsyntheten kan vara att man förr bara betraktade en gammal pinnkompass som vilken gammal träbit som helst. Man satte inget värde på den. Därför kunde den lätt kasseras... Och pinnkompassen användes uppe på bryggan på segelfartygens tid. Det var svårt att hantera papper och penna och betydligt enklare för vakthavande att plugga in tråpinnar på kompassrosen för styrd kurs med halvtimmens intervaller. På den nedre delen av pinnkompassen pluggade man loggningen.

20 Galjonsbilden

Galjonsbilden är ett kapitel för sig och är de allra dyraste jämfört med det mesta inom området. Anledningen är att det finns så få kvar och ännu färre som är till salu. De värdas ömt på museer och i privata samlingar. Priserna klättrar lätt upp till tiotusentals kronor.

